

TEATRO Y FIESTA POPULAR Y RELIGIOSA

Mariela Insúa | Martina Vinatea Recoba (eds.)



LOS COCHES DE DIOS. CARROZAS Y SILLAS DE MANOS EUCARÍSTICAS EN ESPAÑA Y AMÉRICA

Álvaro Recio Mir
Universidad de Sevilla

El transporte de la Eucaristía en carruajes fue la más significativa señal del enorme prestigio que los coches de caballos alcanzaron en el Antiguo Régimen. Si bien desde sus orígenes al final de la Edad Media estuvieron vinculados a los más altos estamentos sociales, al ser empleados para llevar a Su Divina Majestad los coches se convirtieron en retablos rodantes, tabernáculos móviles o sagrarios itinerantes.

I. LOS CARROS COMO ANTECEDENTES

Antes de vincularse la Eucaristía a los coches ya lo estuvieron otros dioses a los carros, desde el mundo faraónico y mesopotámico al Olímpico, como Júpiter, cuyo carro era tirado por águilas, el de Venus por cisnes o el de Apolo por caballos¹.

No obstante, no cabe confundir coches y carros, aunque estos sean antecedentes de aquellos. Su diferencia radica en que los coches, con una estructura similar a la de los carros, sumaron un sistema de suspensión para mejorar el confort de sus ocupantes. Los coches se generalizaron en el Renacimiento, adoptándolos las cortes europeas

¹ Quesada Sanz y Blázquez Martínez, 2002 y Tervarent, 2000, p. 122 y ss.

con entusiasmo y convirtiéndose en símbolos de *status* social privilegiado².

Los carros quedaron así relegados a ser objetos utilitarios para transportar mercancías. No obstante, también tuvieron un importante papel en las festividades del Antiguo Régimen, en las que fueron frecuentes en sus modalidades triunfal y alegórica³.

Otra relación entre sacramentos y carros la estableció el beato franciscano Sebastián de Aparicio, que «arbitró el modo de formar carretas con que se comenzaron a transportar las semillas de las haciendas de campo y mercaderías que desembarcaban en el puerto de Veracruz a las ciudades de Puebla y México». Pero sus carretas fueron también «un heremitorio volante»⁴, lo que proporcionó un origen religioso a la carretería novohispana, que luego aumentaría por su vinculación eucarística⁵.

Aunque no podamos detenernos ahora en ello, no queremos dejar de recordar que las especies eucarísticas, además de con los coches, tuvieron relación con los carros alegóricos y triunfales. Los ejemplos podrían ser muchos, pero el culminante fue el tapiz del *Triunfo de la Iglesia*, sobre cartón de Rubens, para las Descalzas Reales de Madrid, que tantas pinturas y carros inspiró a ambos lados del Atlántico.

Estos carros los realizaron los mismos maestros de hacer coches, como se les llamó en España, o carroceros en América, que hacían vehículos para transportar tanto personas como al Santísimo. Así, el proyecto de ordenanzas de Sevilla de 1698 decía que a los maestros de hacer coches les correspondía construir, además de carrozas, estufas y calesas, «carros triunfantes»⁶. Las ordenanzas del gremio de la ciudad de México de 1773 indicaban que a la «carrocería toca el hacer carros triunfales, estufas, cupés y todo artefacto de carruaje para andar en animales cuadrúpedos»⁷.

² Véanse, entre otros, Roche, 2000; Galán Domingo, 2002; López Álvarez, 2007 y Furger, 2009.

³ Fagiolo, 1997, v. 2º, pp. 182-184.

⁴ Rodríguez, 1769, pp. 16-18.

⁵ Sobre los orígenes de la carretería y carrocería novohispanas véase Recio Mir, 2012a.

⁶ Recio Mir, 2009.

⁷ Recio Mir, 2012b.

II. LAS CARROZAS PORTAVIÁTICO

El hecho que vinculó definitivamente el coche con la Eucaristía fue que el 20 de enero de 1685 Carlos II, al cruzarse con el párroco de San Martín de Madrid que llevaba el Viático a un enfermo, bajase de su carroza y la cediese al sacerdote. El más remoto antecedente de ello es el del conde Rodolfo, fundador de la casa de Habsburgo, quien estando de caza en 1267 cedió su caballo a un sacerdote con idéntica intención. Lo mismo hicieron luego Carlos V, Felipe II, Felipe III y Felipe IV. No obstante, Carlos II lo que cedió fue su carroza⁸ (*Lám. 1*).

Bajo Felipe V el hecho se institucionalizó, ya que un auto, dado en Madrid el 23 de mayo de 1711, obligó a los miembros del Consejo de Castilla a dejar su coche, como había hecho el rey, si se cruzaban con el Santísimo⁹.

Sólo dos días después del piadoso gesto de Carlos II se informó por carta a Nueva España y animó a los poetas a glosarlo, como hizo sor Juana Inés de la Cruz¹⁰. También se difundió el hecho mediante el grabado abierto por Romeyn de Hooghe el mismo año de 1685. Luego pasó a la pintura, como la de Lucas Valdés en el hospital de Venerables Sacerdotes de Sevilla, de la que González de Zárate señala que su autor se valió para componerla de un emblema de Solórzano¹¹. Incluso, antes de acabar el siglo XVII cundió en América el ejemplo de Carlos II, ya que el virrey novohispano conde de Galve, al cruzarse en una ocasión con el Viático, le cedió su coche¹².

De este modo, el transporte de la Eucaristía en coche se hizo habitual, como prueba Gemelli Careri en su *Viaje a la Nueva España* cuando, sin extrañeza, relata que el día de San José de 1697 oyó misa en la Merced de México y al salir «encontré a la Santísima Eucaristía, que salía del arzobispado, para ser llevada a un enfermo. La llevaba un sacerdote en una carroza tirada por cuatro mulas, mantenidas por las rentas de la hermandad»¹³.

⁸ Mínguez, 2001, p. 295 y ss. y López Álvarez, 2007, p. 117 y ss.

⁹ López Álvarez, 2007, p. 125.

¹⁰ Prados García, 2003.

¹¹ González de Zárate, 1991.

¹² Bayle, 1951, pp. 219-220.

¹³ Gemelli Careri, 1983, p. 67.

Hito al respecto debió de ser la lujosa carroza eucarística que estrenó el sagrario de la catedral mexicana en 1729. Su alto costo, dos mil quinientos pesos, hace suponer que sería una obra en extremo suntuosa¹⁴.

No fue esta la única carroza con la que contó el sagrario metropolitano. Por las mismas fechas el virrey marqués de Casafuerte fue criticado por el lujo de su coche, por lo que lo donó al Santísimo. Por su parte, la primera marquesa de Revillagigedo, siendo su marido virrey, hizo lo mismo con la mejor de sus estufas¹⁵.

En 1801 aún donó otra carroza el marqués de Vivanco. En realidad, la había encargado para su uso, pero al ver durante su construcción que «quedaba de mucha pompa, formó la resolución de donarlo al Divinísimo Señor Sacramentado de la parroquia del Sagrario, de cuya congregación era individuo». Especifica el donante que, ante el lujo del carruaje, «no quería dar golpe de vanidad y que por lo mismo era más propio para su Divina Majestad». Antes de su conclusión enfermó y al fallecer su viuda entregó el «coche de gala, con sus guarniciones, que se estaba concluyendo» al «marqués de San Miguel de Aguayo y Santa Olaya, teniente de cochero mayor de la real congregación de cocheros del Santísimo Sacramento, fundada en la parroquia del sagrario de esta santa iglesia catedral»¹⁶.

En el sagrario, los referidos cocheros del Santísimo hacían guardia de las siete de la mañana a las nueve de la noche, mientras del servicio nocturno se ocupaba la cofradía de los Ángeles. En origen, fueron los caballeros los que condujeron el coche del Santísimo, aunque las largas esperas del aviso del Viático los disuadió pronto, siendo encargado entonces tal servicio a cocheros profesionales. De estos sabemos que en los días festivos eran dos, cochero y soto cochero; que conducían un tiro de cuatro mulas; que vestían libreas encarnadas, galones y botones de plata, chupa de raso blanco y que, por último, en el pe-

¹⁴ Romero de Terreros y Vinent, 1928, pp. 84 y 85. Hemos buscado información sobre tal carroza en la documentación de la hermandad sacramental del sagrario metropolitano del Centro de Estudios de Historia de México Carso, pero ha desaparecido la de ese momento.

¹⁵ Bayle, 1951, p. 219.

¹⁶ Archivo General de la Nación (en adelante A.G.N.), Instituciones coloniales, Gobierno virreinal, Vínculos y mayorazgos, vol. 214, expediente 7.

cho ostentaban un escudo de oro con la custodia. Coche, cocheros, tiro y mozos estaban a cargo de la hermandad sacramental¹⁷.

Lógicamente, esta modalidad de culto eucarístico no quedó reducida al sagrario mexicano. Suponemos que desde él irradió al resto de la ciudad y del virreinato novohispano. No obstante, no faltaron problemas en su implantación, como ocurrió en 1777 en la parroquia de indios de santa Cruz y Soledad de Nuestra Señora de México. Su titular informó al vicario general de indios del arzobispado de ciertos retrasos en la administración de los sacramentos. Partiendo de que «la pronta administración de los santos sacramentos es la mayor obligación de los curatos», indicaba que en ocasiones los miembros de la cofradía de su parroquia, bien «porque falta el coche», bien «porque no ha venido la música», «dilatan las estaciones con tanto deshonor de la parroquia que sale el Divinísimo a las dos horas de hacer señas». A ello sumaba «que los coches de nuestro Amo, que deben estar en la parroquia, los tiene el mayordomo en su casa, que está en los términos de la feligresía, y con este motivo no sólo se consumen los propios de la parroquia en ir y venir el coche, sino que con estar al aire y sol se pierden con deterioro considerable y por lo dicho se dilatan las estaciones». Debido a todo ello «ya son tres los que por estos motivos se han muerto sin el sagrado viático y casi todos los que se incomodan gravemente con su espera»¹⁸.

Desde 1785 hubo una cofradía sacramental como las anteriores en la parroquia de Santa Catalina de la capital virreinal. De allí pasó a otras ciudades novohispanas, como Guadalajara o Querétaro, donde los dueños de los carruajes los prestaban con tal finalidad. Contamos también con referencias de otros virreinos, destacando la suntuosidad de los coches en Santiago de Chile y Buenos Aires. En esta hubo carroza portaviático desde 1770, siendo sustituida en 1790 por una

¹⁷ Bayle, 1951, p. 218. En la misma fuente se alude a que en las frecuentes inundaciones de la capital novohispana los carruajes fueron sustituidos por «barcos curiosos y con mucha decencia». Uno de la catedral fue descrito como «muy pintado y dorado su tapete y silla, en que iba el cura sentado, y haciéndole sombra otro con un quitasol de seda; acompañábale otras canoas en que iba la gente que llevaban luces, y la campanilla que se acostumbra iba delante para avisar a los menos atentos».

¹⁸ A.G.N., Instituciones coloniales, Indiferente virreinal, caja 3968, expediente 2.

más suntuosa donada por el marqués de Loreto, virrey del Río de la Plata. Incluso en Lima se usó hasta fechas recientes¹⁹.

Aunque la inmensa mayoría de los coches anteriores al siglo XIX han desaparecido, aún cabe citar un ejemplo del XVIII conservado y con finalidad eucarística: la estufa del Museo regional de Guadalupe, Zacatecas. Su iconografía cuenta con pinturas del Santísimo en sus puertas, a lo que se suman en el tren delantero relieves de hojas de parra y espigas de trigo y una escultura del cordero Místico. En el mismo museo hay una carroza, de fines del siglo XVIII y pintada con el triángulo de la Trinidad; anagramas de Jesús y María; la tiara pontificia y un escudo episcopal. Por ello suponemos que también pudo tener carácter portaviático²⁰ (*Láms.* 2 y 3).

Lo hasta aquí referido evidencia la vinculación de los coches de caballos con las hermandades sacramentales, ya que tales corporaciones patrocinaron carrozas para llevar el viático a enfermos, impedidos o moribundos en vez de hacerlo bajo palio. Recientemente, se han estudiado en España dos casos, en Granada y Logroño, por fortuna conservados. El caso granadino fue patrocinado por la esclavitud del Santísimo de la parroquia de San Ildefonso y se estrenó el 26 de junio de 1765. Para la ocasión la carroza fue tirada por seis mulas y flanqueada por dos compañías militares. Además, las fuentes señalan que la procesión concluía con «sumptuosos coches de recámara», es decir, carrozas de respecto que veremos más adelante. Del máximo interés resultan los motivos que se dieron para la realización de tan costosa obra: que la feligresía era «dilatada» y, sobre todo, que «el primer bien que produce el coche es la autoridad, porque siempre el que le mantiene goza entre el pueblo de distinción»²¹. Imposible dar una justificación más expresiva de lo que suponían los coches y porque se emplearon con finalidad eucarística (*Lám.* 4).

No obstante, no faltaron las críticas a esta carroza. Así, el maestro de ceremonias de la catedral de Granada, fray Gregorio de la Concepción, denunció que su uso eucarístico era algo «introducido en la ciudad de unos años a esta parte» y que era una práctica no recogida en el *Ritual romano*. Su crítica se fundamentaba en que el Sacramento debía ser visto por todos en su traslado, por lo que planteaba: «¿puede

¹⁹ Bayle, 1951, pp. 218-221.

²⁰ Nos encontramos en estos momentos estudiando para el Museo de Guadalupe ambas piezas.

²¹ López-Guadalupe Muñoz y Sánchez López, 2011.

por ventura ser visto el sitio donde debe ir el Sacramento, ni aún el mismo sacerdote que lo lleva yendo este dentro de la silla o el coche?». Por ello sentenció «es malo la silla, peor el coche de San Ildefonso y pésimo el de Santos Justo y Pastor», terminando «no inventemos cosas que no están escritas, ni ocasionemos controversias, piques o emulaciones»²².

El de San Ildefonso no fue un caso único en Granada, ya que como indica tal fuente la parroquia de los santos Justo y Pastor contó con coche sacramental. No obstante, debido a que no se fabricó como en San Ildefonso, se articuló el siguiente sistema: «Están distribuidos los días del año en todos los señores que tienen coche en esta feligresía. De modo que el día que toca, están siempre coche y cochero a punto»²³.

De suma significación es el caso logroñés, patrocinado por don Juan Ignacio Ponce de León, marino que estuvo destinado en las Indias. Al final de sus días erigió una fundación en la colegiata logroñesa de Santa María de la Redonda para llevar el viático, de la que declaró en 1772 su inspiración americana:

con el motivo de haber estado por diferentes ocasiones en el reino de Indias y experimentando el plausible culto que en él se daba a Nuestro Señor Sacramentado siempre que salía por viático para los enfermos, teniendo destinados coches y carrozas a efecto de llevar a los curas y sacerdotes que iban a administrarlo, me conmovió e hice oferta y me obligué en conciencia desde entonces a hacer lo mismo siempre que tuviera disposición y me restituyese a esta ciudad²⁴.

Don Juan Ignacio adquirió para ello una suntuosa carroza que «hizo traer de Italia», a lo que sumó otro coche más modesto, que era «para que en él se conduzca a Nuestro Señor Sacramentado y que esté prompto a concurrir a cualesquiera de las cinco iglesias parroquiales donde se haga la señal y en la forma en que se haya establecido». A ello sumaba la referida carroza de gala, que «sirve y ha de servir para cuando llegue el caso de salir en público o para alguna persona de la mayor distinción o dignidad». Ambos vehículos «han de permanecer para el expresado culto y salir el día del Corpus de cada un año siguiendo la procesión y que se puedan usar en cualesquiera

²² López-Guadalupe Muñoz y Sánchez López, 2011, p. 140.

²³ López-Guadalupe Muñoz y Sánchez López, 2011, p. 138.

²⁴ Labarga García, 2010.

acontecimiento»²⁵. Se estableció así una jerarquía suntuaria de los carruajes en función de que los sacramentos fueran transportados un día de diario o de fiesta (*Lám.* 5).

También tenemos referencias sevillanas de coches eucarísticos, aunque no se han conservado. Uno lo conocemos por la ley de 1723 de Felipe V contra el lujo, que obligó a registrar todos los coches del reino. En Sevilla hubo trescientas cinco declaraciones que incluían casi seiscientos coches. Francisco Mallero dijo tener un carrocón con la caja «encarnada» para llevar los sacramentos al barrio de San Roque²⁶. Cabe suponer que el color encarnado de la pequeña carroza estaría vinculado con su finalidad²⁷.

Por otro lado, un mandato de una visita pastoral a la parroquia sevillana de Santa María Magdalena recomendaba a su hermandad sacramental el uso de silla de manos, al ser el coche menos decente por servir «para distintos fines profanos y la dicha silla sólo ha de servir para el fin de conducir a Su Majestad»²⁸.

Quizá tengan relación con los coches portaviático los carruajes portugueses «procesionales» del Museu Nacional dos Coches de Lisboa. Son dos berlinas que en vez de contar con cajas para sus ocupantes, tienen faros para imágenes de la Virgen²⁹.

Ahora bien, la relación de los vehículos con la Eucaristía no quedó reducida a lo hasta aquí visto, que cabría interpretar como su apropiación del coche. También se enfrentó a él, ya que la circulación de carruajes fue limitada el día de la procesión del Corpus Christi. Así, en Madrid se registran prohibiciones de que los coches invadieran las calles por las que pasaba desde fines del siglo XVI, lo que se solucionó en el XVII cerrando tales calles con estructuras de madera³⁰. Igual ocurrió en la ciudad de México al final del siglo XVIII, cuando el virrey conde de Revillagigedo emitió un bando por el que prohibía que entrasen los coches el día del Corpus por las calles por

²⁵ Labarga García, 2010, p. 442.

²⁶ Archivo Municipal de Sevilla, Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, declaración 73.

²⁷ Sobre los colores y pinturas de los coches véase Recio Mir, 2010.

²⁸ Martín Riego, 1993, p. 227.

²⁹ Bessone, 1993, pp. 96 y 97.

³⁰ Portús Pérez, 1993, p. 219.

las que pasaba la procesión, «impidiéndose su entrada por medio de patrullas o barreras»³¹.

III. LAS CARROZAS COMO COCHE DE RESPETO

Hacia referencia la fuente granadina a que, tras la carroza de San Ildefonso, el día de su estreno, hubo «sumptuosos coches de recámara». Estos coches de respeto, habituales en las procesiones cívicas, también se usaron en las procesiones del Corpus, ya que era frecuente que tales desfiles terminaran con una carroza vacía que sólo se empleaba si llovía, entonces el Sacramento era retirado de la custodia y transportado en la carroza.

Contamos con un ejemplo novohispano del siglo XVIII, al ser llevada la comunión a los presos la mañana de Pascua a la cárcel. El Santísimo, que salió del sagrario metropolitano, iba bajo palio, pero detrás había una estufa de respeto. Por su parte, en Bogotá, su catedral contó con una carroza de respeto para las procesiones más suntuosas, que encargó el arzobispo Caballero y Góngora en 1779 y que se empleó hasta después de la independencia³².

Son varios los casos metropolitanos que conocemos. Así, la hermandad sacramental de la colegiata del Salvador de Sevilla usó con tal fin una berlina de gala conservada y que había pertenecido a la corte francesa del rey Luis Felipe de Orleans. Su hijo, el duque de Montpensier, la llevó a Sevilla y donó a dicha corporación. Su esposa, la infanta Luisa Fernanda, donó a la hermandad sacramental del Sagrario de la catedral hispalense un *coupé* de gala para que lo usase como coche de respeto en sus procesiones de impedidos³³ (*Láms. 6 y 7*).

Más modesto era el *milord* que ofrecía don José Marañón y Giménez de Aragón a mediados del siglo XX como vehículo de respeto en la procesión de impedidos de la hermandad sacramental de la parroquia de la Magdalena de Sevilla³⁴ (*Lám. 8*).

Otros dos ejemplos de carrozas de respeto fueron las empleadas, desde fines del siglo XIX y hasta 1974 en Barcelona. En la procesión del Corpus de la catedral se usó la berlina italiana del marqués de

³¹ Archivo General de Indias, México, 1433, sin foliar.

³² Bayle, 1951, pp. 222 y 220 respectivamente.

³³ Andrada-Vanderwilde, Carmona Carrasco y Rivero Merry, 2004, pp. 48-51.

³⁴ Agradecemos este dato y la fotografía de 1959 que aportamos a nuestro colega José Roda Peña.

Alfarrás y en la procesión de la parroquia de Santa María del Mar la también berlina italiana del marqués de Castellbell³⁵.

Todo indica que el uso de coche de respeto en las procesiones eucarísticas fue posterior a su empleo como portaviático. A las referencias americanas del siglo XVIII sumamos las españolas del XIX y XX. En cualquier caso, se trata de otra muestra de la relación del coche con la Eucaristía, que evidencia la progresiva generalización de los carruajes y como su presencia enriqueció sus procesiones.

IV. LAS SILLAS DE MANOS PORTAVIÁTICO

Las sillas de manos son vehículos con forma de caja, para un ocupante, que eran alzadas por dos varales acarreados por sendos criados llamados silleros. Surgidas a mediados del siglo XVI, las emplearon sobre todo damas y eclesiásticos. Desde fines del siglo XVII fue habitual que estos últimos, anteceditos por el admonitorio tintinear de una campanilla, llevasen el Viático en sillas usadas sólo con tal fin³⁶.

Hito en este sentido debió de ser que Mariana de Austria, madre de Carlos II, regalara una silla con tal finalidad. La condesa d'Aulnoy relató haber visto en la parroquia de San Sebastián de Madrid la silla que la reina madre «mandó construir para llevar el Santísimo a los moribundos y a los impedidos en tiempo desapacible» y de la misma decía que estaba «forrada de terciopelo carmesí bordado en oro»³⁷.

De nuevo la costumbre pasó a América, de forma que en Bogotá, la catedral contó con dos sillas para el Viático encargadas a la vez que la carroza de respeto ya aludida por el arzobispo Caballero y Góngora en 1779. Una era corriente y la otra de gala. Sus portadores iban de librea, con casaca, botones de oro y galones bordados³⁸.

El conjunto más importante de sillas eucarísticas lo forman las cuatro de la capilla Real de Granada, procedentes de otras tantas parroquias de la ciudad³⁹. A ella hay que sumar la de la Hispanic So-

³⁵ Caspir Maíz, 2002, pp. 344- 349.

³⁶ López Álvarez, en prensa. Agradecemos a su autor habernos ofrecido tu trabajo estando aún en prensa.

³⁷ López Álvarez, 2007, p. 120.

³⁸ Bayle, 1951, p. 220.

³⁹ Bertos Herrera, 1985, pp. 500-503 y 710. Una de estas sillas forma parte de la procesión del Corpus en la actualidad.

ciety de Nueva York, que era de la iglesia granadina de Santa Ana⁴⁰ (*Lám. 9*).

En concreto, la hermandad de Santa Ana fue conocida como la de la «silla», lo que evidencia el protagonismo de esta. En 1765 fue llevada por «dos silleros, con uniforme encarnado». Algunas de esas sillas, por su carácter abierto, se convirtieron en verdaderos manifestadores⁴¹.

Igual que las carrozas portaviático, también fue criticado el empleo de sillas de manos con dicha función. De nuevo el maestro de ceremonia de la catedral de Granada censuró el uso de la silla de Santa Ana, ya que en 1750 «cura, silla y silleros fueron debajo del pailio»⁴².

En Sevilla, fue habitual que las hermandades sacramentales contaran con sillas de manos para que el sacerdote pudiera llevar la Eucaristía los días de lluvia. Ya vimos que un mandato de vista pastoral a la parroquia de Santa María Magdalena las prefería a los coches. Se fundamentaba ello, además de en lo deshonesto de los coches por usarse para fines profanos, en que la corporación contaba con «silla decente para que su Majestad salga a los enfermos en el tiempo que no permite vaya el sacerdote a pie con copones correspondientes, para los que lleven dicha silla mandó su ilustrísima que en adelante en todas las ocasiones que hubiera necesidad de salir su Majestad en dicha forma los curas usen dicha silla, por ser más propia para el fin que no los coches, así porque es más fácil su entrada en las calles angostas», insistiendo en que «la dicha silla sólo ha de servir para el fin de conducir a Su Majestad»⁴³.

Un inventario de 1685 de la hermandad sacramental de la colegiata sevillana del Salvador señala que contaba con «una silla de manos en que va Dios a visitar los enfermos cuando llueve con sus palos y correones forrada por de dentro en damasco verde y con ocho vidrieras y con sus escudos pintados»⁴⁴.

No se conserva esta obra, pero proveniente de una hermandad sacramental sevillana o de alguna localidad de su entorno debe de ser la silla eucarística de la colección sevillana Morales-Marañón. De color

⁴⁰ Rose de Viejo, 1994, pp. 323-342.

⁴¹ López-Guadalupe Muñoz, 2007.

⁴² López-Guadalupe Muñoz y Sánchez López, 2011, p. 140.

⁴³ Martín Riego, 1993, p. 227.

⁴⁴ Roda Peña, 1996, p. 58.

encarnado, como el carrozín que citamos de la Sevilla de 1723, sus pinturas forman un encendido alegato eucarístico⁴⁵ (Lám. 10).

Sin duda, es mucho lo que aún queda por investigar sobre los coches y las sillas de manos sacramentales. Cuestiones como la liturgia en torno a ellos, su patrocinio o su iconografía pueden protagonizar futuras investigaciones. Quizá también se pueda aún recuperar alguna de estas obras, arrumbadas y sin uso en la actualidad, pero que en la España y la América del Antiguo Régimen tuvieron gran trascendencia histórica y artística.

BIBLIOGRAFÍA

- Andrada-Vanderwilde, T., Carmona Carrasco, J. y Rivero Merry, L., *Museo de carruajes*, Sevilla, Real club de enganches de Andalucía, 2004.
- Bayle, C., *El culto del Santísimo en Indias*, Madrid, CSIC, 1951.
- Bertos Herrera, M^a P., *El tema de la Eucaristía en el arte de Granada y su provincia*, Granada, Universidad de Granada, 1985.
- Bessone, S., *O Museu Nacional dos Coches*. Lisboa, Lisboa, Instituto Português de Museos, 1993.
- Capsir Maíz, J., «El carruaje de respeto de la procesión del Corpus de Barcelona durante los siglos XIX y XX», en *Historia del carruaje en España*, coord. E. Galán Domingo, Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 2002, pp. 344-349.
- Fagiolo, M. (coord.), *La festa a Roma. Del Rinascimento al 1870*, Turín, Umberto Allemandi, 1997.
- Furger, A., *Driving. The Horse, the Man and the Carriage from 1700 up to the Present Day*, Hildesheim, Georg Olms Verlag, 2009.
- Galán Domingo, E. (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 2002.
- Gemelli Careri, G. F., *Viaje a la Nueva España*, México, UNAM, 1983.
- González de Zárate, J. M., «Del emblema al emblema: consideraciones sobre los aspectos emblemáticos y las artes: un ejemplo a través de la pintura de Lucás Valdés», *Archivo español de arte*, 255, 1991, pp. 393-396.
- Labarga García, F., «Dos instituciones eucarísticas logroñesas: la Hermandad para acompañar el Santísimo Sacramento y la Obra pía», en *Festivas demostraciones. Estudios sobre las cofradías del Santísimo y la fiesta del Corpus Christi*, ed. F. Labarga García, Logroño, Gobierno de La Rioja, 2010, pp. 435-458.
- López Álvarez, A., «Sillas de manos», en *Gran enciclopedia cervantina*, en prensa.

⁴⁵ Recio Mir, 2007.

- *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid, Polifemo, 2007.
- López-Guadalupe Muñoz, J. J. y Sánchez López, J. A., «También el cielo es corte. La carroza portaviático de San Ildefonso de Granada, aparato barroco entre lo sacro y lo profano», *Goya*, 355, 2011, pp. 126-141.
- López-Guadalupe Muñoz, J. J., «Silla de manos portaviático», en *Fiesta y simulacro*, coord. R. Camacho Martínez y R. Escalera Pérez, Málaga, Junta de Andalucía, 2007, pp. 206-207.
- Martín Riego, M., «La Eucaristía en la archidiócesis hispalense a través de los libros de visitas pastorales. Siglo XVIII», *Isidorianum*, 3, 1993, pp. 203-220.
- Mínguez, V., *Los reyes solares. Iconografía astral de la monarquía hispánica*, Castellón, Universidad Jaime I, 2001.
- Portús Pérez, J., *La antigua procesión del Corpus Christi en Madrid*, Madrid, Comunidad de Madrid, 1993.
- Prados, José María, «Los autos sacramentales y la monarquía española», en *Barroco, Actas do II Congresso Internacional*, coord. F. Sanches Martins, Porto, Universidade do Porto/Faculdade de Letras/Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2003, pp. 325-336. Disponible en: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/7545.pdf>.
- Quesada Sanz, F. y Blázquez Martínez, J. M., «Los carruajes de los orígenes al final de la Antigüedad», en *Historia del carruaje en España*, coord. E. Galán Domingo, Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 2002.
- Recio Mir, Á., «Silla de manos eucarística», en *Teatro de grandezas*, eds. A. Pleguezuelo y E. Valdivieso, Sevilla, Junta de Andalucía, 2007, pp. 360-361.
- «La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales», en *Congreso Internacional Andalucía Barroca. I. Arte, arquitectura y urbanismo. Actas*, Sevilla, Junta de Andalucía, 2009, pp. 405-416.
- «“De color de hoja de oliva”: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII», *Laboratorio de arte*, 22, 2010, pp. 235-261.
- «Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social: los primeros coches novohispanos y las ordenanzas del gremio de carroceros de la ciudad de México de 1706», *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, 101, 2012a, pp. 13-38.
- «Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la ciudad de México», *Historias*, 81, 2012b, pp. 17-34.
- Roche, D. (dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle*, París, Art Équestre de Versailles, 2000.

- Roda Peña, J., *Hermandades sacramentales de Sevilla. Una aproximación a su estudio*, Sevilla, Guadalquivir, 1996.
- Rodríguez, J. M., *Vida prodigiosa del V. Siervo de Dios Fray Sebastián de Aparicio, religioso lego de la regular observancia de N.S.P. San Francisco e hijo de la provincia del Santo Evangelio de México*, México, Felipe de Zúñiga y Ovando, 1769.
- Romero de Terreros y Vinent, M., *Las artes industriales en la Nueva España*, México, Pedro Robredo, 1928.
- Rose de Viejo, I., «A honor y gloria del Pan: una silla de manos eucarística del siglo XVIII español», *Archivo español de arte*, 268, 1994, pp. 323-342.
- Tervarent, G. de, *Atributos y símbolos en el arte profano. Diccionario de un lenguaje perdido*, Barcelona, Serval, 2000.



Lámina 1. Lucas Valdés, *Carlos II ofreciendo su coche al Santísimo Sacramento*, principios del siglo XVIII, iglesia del hospital de Venerables Sacerdotes de Sevilla.



Lámina 2. Anónimo, *estufa eucarística*, siglo XVIII, Museo Regional de Guadalupe, Zacatecas.



Lámina 3. Anónimo, *carroza eucarística*, finales del siglo XVIII, Museo Regional de Guadalupe, Zacatecas.



Lámina 4. Anónimo, *carroza eucarística*, 1765, parroquia de San Ildefonso, Granada.



Lámina 5. Anónimo, *carroza eucarística*, circa 1762, colegiata de Santa María de la Redonda, Logroño.



Lámina 6. Anónimo, *berlina de respeto*, primera mitad del siglo XIX, Museo de Carruajes de Sevilla.



Lámina 7. Anónimo, *coupé de respeto*, segunda mitad del siglo XIX, Museo de Carruajes de Sevilla.



Lámina 8. Anónimo, *milord de respeto*, segunda mitad del siglo XIX o primera mitad del XX, paradero desconocido.



Lámina 9. Anónimo, *silla de manos eucarística*, segunda mitad del siglo XVIII, capilla Real de Granada.



Lámina 10. Anónimo, *silla de manos eucarística*, finales del siglo XVIII, colección Morales-Marañón, Sevilla.